SKRZYDŁA i MOTOR

tygodnik młodzieży lotniczej

ROK III — Nr 36 (116)

30 sierpnia – 4 września 1948



SZYBOWIEC „SP", ROK 48 I... DZIEWCZĘTA



Za chwilę — oj mamusiu-u-u

Kto choć raz był na Górze Osona, ten wie, że za dawnych czasów, gdy do latania służył tylko jeden typ płatowców—wolnonośna miotła, a wobec braku komisji kwalifikacyjnych „SP" szkoliły się tylko wiedźmy, diabły i czarownice, właśnie Góra Osona musiała być (obok Łysej Góry) ulubionym i wyróżnianym lądowiskiem turystycznym. Wskazuje na to zarówno parszywy piach, w którym grzęzną nogi, niedostatek wody do picia i mycia, jak też i całkowity brak komunikacji z miastem, skądinąd bardzo świętym, jakim jest Częstochowa.

Rzecz zupełnie zrozumiała, że wszystkie wymienione powyżej okoliczności przemawiały w oczach „panów stworzenia", by właśnie tam urządzić pierwszy po wojnie kurs szybowcowy dla dziewcząt. Rozumowano zapewne tak: przed wojną był już taki kobiecy kurs eksperymentalny. Dziewczęta wytłukły na nim masę sprzętu i z trzydziestu kandydatek ukończyło go cztery. Teraz będzie tak samo i po prostu szkoda lepszej szkoły... Wszystko jednak wyszło inaczej.

Około 15 lipca na Górę Osona przyjechało około 30 dziewcząt skierowanych przez „Służbę Polsce". Dziewczęta przywiozły ze sobą zapał do latania i uśmiech. Po kątach mówiono, że i zapał. i uśmiechy wsiąkną w piasek i rozwieją się na pierwszym wietrze niepowodzeń. Widocznie jednak czasy się zmieniły i wraz z nimi zmieniły się dziewczęta. Uśmiech i zapał pozostał.

Zaczęło się jak zwykle od chwiejnicy i nauki naciągania lin. Potem przyszły sznury, skoczki, skoki i wreszcie loty z całej góry. W miarę postępów szkolenia ponure nieco oblicza instruktorów poczęły się rozjaśniać i w końcu zawitał na nie radosny uśmiech. Pytacie dlaczego? Proste: karność — na celująco, przy pracy — brak skarg, uszkodzenia — nie większe niż zwykle, loty — na wielu kursach chłopcy latali gorzej. A wśród dziewcząt na Osonie są takie, które swoimi zdolnościami potrafią zaimponować starym pilotom. Pewien jestem, że nazwiska wielu dziewcząt jeszcze nieraz usłyszymy. Nie wiem czy to będzie nazwisko opanowanej i spokojnej Teresy Szmurło, czy wesołego urwipołcia — Basi Frydrych, czy to będzie Pawłowska, Glass czy Dzięcioł, ale jedno jest pewne — dziewczęta „czują powietrze".

Oto nasze sympatie z Osona



Najważniejszą jednak rzeczą jest zapał do latania. Każdy szybownik wie co to znaczy wykonać 20 — 30 lotów dziennie w grupie 15 osób — transportując własnoręcznie maszyny — bez koni i wyciągu. Dodajcie do tego piach i brak wody. A dziewczęta pod koniec dnia potrafiły prosić instruktora, by nie przerywał startu, by jeszcze wykonać kilka lotów. Dobrze się stało, że dziewczęta szkolą instruktorzy: Sięga, Zając i Piętka, którzy ten zapał umieją podtrzymać.

Na Górze Osona było kilka inspekcji w ciągu miesiąca. Jedna z dziewcząt tak o nich pisze:

„Odwiedzają nas. Jesteśmy atrakcją niczym pięcioraczki kanadyjskie lub inna hodowla stworzeń doświadczalnych. Śmiejemy się i z radością witamy każdych nowych gości. Niech wszyscy wiedzą, że nie tylko chłopcy mogą latać, że my też potrafimy i to wcale nie gorzej".

Z całą sympatią na podstawie moich własnych obserwacji stwierdzam, że dziewczęta w zielonych kombinezonach „SP" dotrzymały słowa — pokazały, że potrafią latać nie gorzej od chłopców. Cieszę się, że wszystkich tych, którzy wypowiadali się przeciw szkoleniu dziewcząt, można będzie skierować na Górę Osona na małą lekcję poglądową. Jest poważna różnica między panienkami, które próbowano szkolić przed wojną, a dziewczętami - junaczkami „Służby Polsce"—w roku 1948. Te dziewczęta będą umiały pójść w ślady pilotek myśliwskiej kobiecej dywizji lotniczej, która broniła Moskwy, w ślady Grizodubowej i Klepikowej, w ślady naszych dziewcząt z batalionu Emilii Plater.

Na zakończenie kursu w imieniu całej braci szybowcowej, przesyłam Wam, Dziewczęta, serdeczne pozdrowienia i życzenia długiego pierwszego „żagla". *(prz)*



Załoga Aeroklubu Mieleckiego: Jasiaczyk M. i Tyrlik K.

IX KRAJOWE ZAWODY LOTNICZE

ANTONI MAŃKOWSKI, mjr

Krajowe Zawody Lotnicze posiadają swą piękną tradycję. W początkach rozwoju polskiego lotnictwa sportowego zawody te były konkurencją raczej między konstruktorami. Dążyliśmy wówczas drogą konkursów do stworzenia własnego typu samolotu turystyczno-sportowego, który produkowany w kraju dorównałby swą klasą samolotom zagranicznym. Wkrótce też samoloty nasze, a szczególnie znane „erwudy" nie tylko dorównywały, lecz prześcignęły najlepsze konstrukcje zagraniczne.

Po tym okresie poszukiwania odpowiedniego typu samolotu, kiedy to latali tylko wytrawni piloci wojskowi, nastąpiła zmiana radykalna. Rósł stale narybek pilotów sportowych. Rozwijające się pomyślnie aerokluby otrzymały standartowy typ samolotu szkolno-turystycznego, a władze lotnicze, choć opornie i z trudem, zrozumiały, że na pilotach sportowych można i należy budować rezerwy lotników wojskowych.

Wskutek tego lotnictwo sportowe, które szukało możliwości latania i doskonalenia się w tym lataniu, potrafiło uzasadnić swą wartość i znaczenie, potrafiło zdobyć sobie należne miejsce. Drogą eliminacji wewnętrznej w aeroklubach ustalano kto będzie reprezentował dany klub na zawodach międzyklubowych czy ogólnopolskich.

Próbą ostateczną jakości pilotów sportowych, były Krajowe Zawody Lotnicze. Regulaminy tych zawodów były zazwyczaj nieprzeciętnie trudne i stawiały najwyższe wymagania pilotom, biorącym w nich udział.

W Odrodzonej Polsce Ludowej lotnictwo sportowe mimo poważnych trudności i kłopotów gospodarczych, jakie w warunkach powojennych istniały w kraju, znalazło pełne zrozumienie swej wartości. Dowodem tego jest fakt, że w sierpniu 1946 roku odbyły się w Bielsku VIII a pierwsze po wojnie Krajowe Zawody Lotnicze.

Zwyciężył wówczas zespół Aeroklubu Łódzkiego, zapewniając sobie prawo urządzenia następnych, IX Krajowych Zawodów Lotniczych. Zawody te zostały zorganizowane dopiero w roku bieżącym i musiały być dostosowane raczej do jakości sprzętu, którym dysponują aerokluby. (A sprzęt ten to znane Pipery, ograniczone w swych możliwościach, nadające się raczej do latania nad lotniskiem, nie dopuszczone ze względu na słabą konstrukcję do wykonywania głębokich skrętów, nie mówiąc o akrobacji).

Toteż regulamin przewidywał próby proste i takie, które by stawiając wysokie wymagania załodze nie narażały samolotu na wysiłek. Innymi słowy regulamin był raczej przewidziany jako sprawdzian umiejętności nawigatorskich aniżeli pilotażowych.

Próba pierwsza — zlot na punktualność, była próbą nawigacyjną. Start na bramkę i lądowanie w otwartym prostokącie, to jedyne próby pilotażowe, albowiem lot po kole to próba nawigacyjna.

W zlocie na punktualność, zgodnie z regulaminem zawodów, załoga winna przybyć na lotnisko na Lublinku pod Łodzią i zameldować się przelatując nad taśmą o wyznaczonej z góry dla niej godzinie, z lotniska nie bliższego jak 120 km. W tej konkurencji załogi Aeroklubu Warszawskiego okazały się najlepsze, gdyż przybyły całkowicie punktualnie — bez spóźnienia i nie przed czasem.

Próby pilotażowe były połączone. Pilot określał odległość, z jakiej startując może przelecieć bramkę wysokości 1 m, po czym po przeskoczeniu bramki nabierał wysokości około 400 m i zamknąwszy gaz, wykonywał lądowanie w otwartym prostokącie.

Start na bramkę i lądowanie w prostokącie to sprawdzian umiejętności pilota, który po ewentualnym przymusowym lądowaniu na ograniczonym niewysokimi przeszkodami terenie i po naprawie defektu zamierza z tego terenu wystartować.

Czwarta próba, zresztą najciekawsza, lot po kole o promieniu 25 km był dla załóg konkurencją i trudną, i niezwykle ciekawą. Próba ta wymagała od załogi doskonałego zgrania, a nawigatorowi stawiała wymagania doskonałej orientacji i dobrego czytania mapy. Wprowadzenie tej konkurencji jest innowacją bardzo dobrą, a zgodna opinia załóg, że lot po kole był trudny, lecz niezwykle ciekawy, wskazuje na fakt, iż nasi lotnicy sportowi znaleźli w tej konkurencji coś nowego, coś co dało im wiele satysfakcji.

Na podkreślenie zasługuje również fakt, że w IX Krajowych Zawodach Lotniczych brało udział stosunkowo niewielu starych pilotów. Większość załóg stanowili młodzi ludzie dzisiejszego lotnictwa sportowego. Student Politechniki Krakowskiej Jan Jasiński ze swym kolegą, również studentem Adamem Bułatem, byli lepsi od starego wygi — instruktora z Gdańska — Karola Hempla.

W ogólnej punktacji zespołowo zwyciężył Aeroklub Warszawski przed Aeroklubem Gdańskim i Kujawskim. W ten sposób Aeroklub Warszawski uzyskał prawo do zorganizowania następnych X Krajowych Zawodów Lotniczych i spodziewać się należy, że w przyszłym roku Warszawa będzie świadkiem ciekawego turnieju powietrznego.

W klasyfikacji indywidualnej pierwsze miejsce zajęła załoga Aeroklubu Krakowskiego — pilot Jasiński, nawigator Bułat; drugie miejsce — pilot Kowalczyk, nawigator Chic — Aeroklub Warszawski; trzecie miejsce Pawlitta i Woźniak — Aeroklub Śląski; czwarte — Filipiak i Jankowski — Aeroklub Kujawski; piąte — Czwórnóg i Zieleziński — Aeroklub Łódzki.

W sumie IX KZL udały się i zawodnicy odlatując z lotniska LWD w Łodzi uwozili ze sobą miłe wrażenie ciekawie spędzonych trzech dni. Co prawda były tam i pewne drobne niedociągnięcia, ale o tym potem.

Zawodnicy w chwili otwarcia zawodów



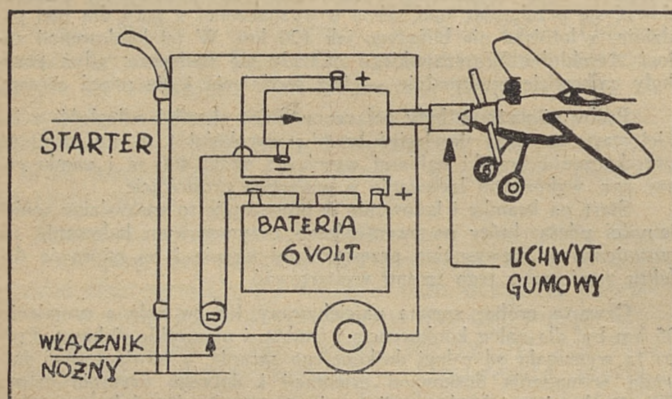
TYGODNIOWA KRONIKA MAŁEGO LOTNICTWA

Zlot młodzieży 44 państw do Warszawy był naprawdę imponujący. Różnokolorowe i różnojęzyczne tłumy wypełniały szczelnie wielką salę Romy. Ponieważ wszędzie jestem i wszystko słyszę, podsłuchałem wymianę (dość żywą) słów między Koreańczykiem a przedstawicielem ludowych Chin.

— „Gali, galitamu Vabaramdes".

Korzystając ze słownika, z którym się nie rozstaję, natychmiast przetłumaczyłem i okazało się, że dwaj sympatyczni koledzy mówili: „Ależ tu niedbali ludzie mieszkają. Tabliczka z napisem LIGA LOTNICZA jest całkowicie zniszczona. Nie ma jej kto naprawić".

Bezwątpienia mieli rację. Tabliczka wymaga naprawy! Ładnie zrobił Aeroklub Warszawski zawieszając estetyczną tabliczkę ze swoim godłem wysoko na bramie. Za tę pochwałę, chyba ktoś z AW „przewiezie" mnie „ajperkiem" i przypikuje nad moim domem... Bo taki właśnie lot nurkowy obserwowałem w dniu 11 sierpnia o godz. 19 w okolicy ulicy Ząbkowskiej na Pradze. Ja też chcę trochę emocji.



* * *

Dowiedziałem się, że na kursie instruktorskim w Warszawie kursanci konsumują 3 434 kalorie, co według zdania niektórych jest podobno sumką bardzo małą. Ponieważ lubię być skrupulatnym, poszukałem w odpowiednich książkach lekarskich i znalazłem, że dla ciężko pracujących wystarcza 3 400 — 3 600 kalorii. Proszę bardzo. Wszystko w porządku.

* * *

Proszę się tylko nie pchać, wszyscy zdążą.... Balsa już jest do nabycia w CSMM, ale będzie sprzedawana tylko na zbiorowe zamówienia i dla zaawansowanych.

Zarządzenie to ma na celu zaoszczędzenie materiału dla najlepszych modelarzy. Cennik balsy wkrótce ogłosi CSMM. Czekajcie cierpliwie!

* * *

W dniu 16 sierpnia w modelarni LL w YMCE w Warszawie rozpoczął się dalszy ciąg kursu dla przodowników małego lotnictwa. Pierwsza część kursu, jak wiadomo, została wykonana w okresie ferii świątecznych 1947 — 1948 roku. Pomysł kursu „na raty" należy do Wojewódzkiego Okręgu LL. Ciekawe będą wyniki systemu ratalnego. Zobaczymy.

* * *

Poprzez wielką kurtynę tajemnicy, otaczającej niektóre instytucje, udało mi się dowiedzieć, że kilku kolegów — Wawelberczyków, z kol. Moldenhauerem Andrzejem na czele, zaczyna budować silnik odrzutowy. (Naprawdę odrzutowy!). Jako wzór do doświadczeń służy im niedawno zakupiony w USA „Dyna-Jet" najlepszy do tej pory silnik odrzutowy do modeli. Według opinii fachowców projekt Wawelberczyków ma być o 20% lżejszy od amerykańskiego. „Biuro studiów" obliczyło również, że przy produkcji seryjnej (10 — 15 sztuk) koszt silnika wyniesie 3 500 — 4 000 zł.

Wiadomość, jak widać, ciekawa. Czekamy na dalsze meldunki.

* * *

Kolega Marek Mirecki z Żagania zapytuje, jak zrobić starter do modeli silnikowych? Dla orientacji wszystkich zainteresowanych podaję szkic modelarskiego startera w kształcie przenośnego wózka. Do budowy można wyszukać silnik ze starego startera samochodowego. Uruchamianie pedałem nożnym (włączenie prądu) jest dlatego wygodne, że modelarz ma obie ręce wolne do trzymania modelu (patrz rysunek).

Obserwator

FELIETON NIELOTNICZY

W OBRONIE POKOJU

Na niedawno odbytej w Warszawie Światowej Konferencji Młodzieży Pracującej przedstawiciel Holandii oświadczył jednemu z dziennikarzy, że Polska jest krajem pracującym najbardziej pokojowo.

„W Polsce widać ten spokój w pracy u każdego poszczególnego człowieka — widać rozmach twórczego wysiłku — dynamikę odbudowy". Podczas gdy w krajach Europy Zachodniej i Ameryki próbuje wmawiać się ludziom wizję trzeciej wojny — w Polsce pracuje się spokojnie. Przez okres trzech powojennych lat widzimy jak kraje demokracji ludowej ze Związkiem Radzieckim na czele walczą nieustannie przeciwko knowaniom reakcji, dążąc do utrwalenia pokoju i przyjaźni między narodami. Polska należy właśnie do tych narodów — stoi w pierwszym szeregu z tymi, których celem jest utrwalenie pokoju.

Po wojnie kraj nasz stał się inicjatorem i współorganizatorem szeregu wielkich akcji. W Polsce, a nie gdzieindziej, odbyła się pierwsza konferencja porozumiewawcza przedstawicieli partii komunistycznych i robotniczych. W Warszawie, najbardziej zrujnowanym w ostatniej wojnie mieście, miała miejsce konferencja ministrów spraw zagranicznych państw demokracji ludowej. I właśnie w Polsce, w Warszawie odbył się Międzynarodowy Kongres Młodzieży Pracującej. W naszym też kraju, w polskim mieście Wrocławiu, odbył się w końcu sierpnia Światowy Kongres Intelektualistów w Obronie Pokoju.

Intelektualiści — to międzynarodowe słowo określające ludzi nauki i sztuki, a więc tych, którzy posiadają najwyższy moralny autorytet.

Kongres wrocławski to manifestacja solidarności przedstawicieli świata, myśli, kultury i sztuki z postępową ludzkością przeciwko groźbie rozpętania zawieruchy wojennej.

Imperializm amerykański wtrąca się brutalnie do spraw wewnętrznych innych narodów. Panowie z Wall-Streetu chcą przekształcić Europę w źródło bogacenia się kapitalistów amerykańskich.

Kapitalizm anglosaski usiłuje walczyć z nauką. Próżne są jednak te wysiłki. Nauki ani postępu ludzkiego zwyciężyć nie można.

W obronie pokoju stoją największe umysły świata — uczeni, artyści i pisarze. Z polskiego Wrocławia, ze stolicy Ziem Odzyskanych przyłączają oni swój głos do protestu przeciwko podżegaczom wojennym. Wydarzenie to ma swoją kulturalną i polityczną wymowę. Oprócz kilkudziesięcioosobowej delegacji ZSRR, USA, Anglii, Francji i innych państw, po raz pierwszy przybyła do Polski delegacja intelektualistów niemieckich, by we Wrocławiu— mieście zniszczonym przez Niemców, odbudowanym przez Polaków — obecnością swą potwierdzić polskość tego miasta.

Głos intelektualistów z Wrocławia w toku szerokiej i otwartej dyskusji niedwuznacznie nazwał i określił te warunki, które powinny się przyczynić do urzeczywistnienia dążeń pokojowych.

Konieczność wzajemnego poszanowania, szacunek dla godności człowieka bez względu na pochodzenie, wyznanie, światopogląd i rasę oraz swoboda badań naukowych i wszelkiej twórczości — to nieodzowny element rozwoju kultury, cywilizacji i postępu społeczno-politycznego.

Nie może bowiem być mowy o rozwoju społeczno-politycznym bez pomocy nauki, kultury i sztuki, i nie ma rozwoju nauki bez sił postępu społecznego.

I właśnie do Polski, kraju pracującego najbardziej pokojowo, zjechali się najwybitniejsi twórcy, artyści i uczeni z całego świata, ażeby wspólnie radzić nad zabezpieczeniem pokoju i rozwojem ludzkości.

Kongres Intelektualistów we Wrocławiu potępił dążenia imperialistów amerykańskich i ich agentów do panowania nad światem i narzucania ludzkości nowej wojny. Siły postępu są potężniejsze od sił międzynarodowej reakcji. Walka o pokój, którą toczą od dłuższego czasu masy ludowe całego świata, o którą walczy także Polska — będzie wygrana. *(kon)*

NOCNE skoki

Jerzy Konieczny, ppor.

Od kilku dni w OSL nie mówiono o niczym innym, jak o nocnych skokach.

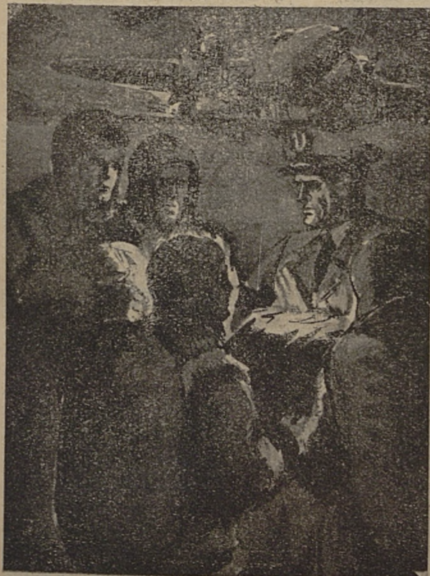
Wiadomość tę podawano sobie z ust do ust i codziennie wieczorem czekano tylko rozkazu: „Na start!"

Toteż kiedy pewnego dnia komunikat meteorologiczny przyniósł pomyślne wieści o stanie pogody — w oddziale wyszkolenia spadochronowego zakipiało jak w ulu.

Nawet piętnastoletni szer. Błażek, pełniący funkcję składacza, z miną niezwykle uroczystą krzątał się razem z instruktorami przy spadochronach. Sprawdzenie spadochronu przed skokiem jest rzeczą ważną, dlatego też każdy skoczek przywiązuje do tej czynności wielkie znaczenie.

Po kolacji humor polepszył się jeszcze bardziej, gdyż... na głodnego skakać nie można, a dobre samopoczucie wpływa dodatnio na ogólny nastrój, zwłaszcza przed skokami nocnymi.

Rej wśród wszystkich wodzi chor. Lis. Potrafi on nie tylko dobrze skakać, ale i dowcipkować. Wykonał już 70 skoków. Opowiada właśnie o swym ostatnim skoku z przetrzymaniem 45-sekundowym.



W oczekiwaniu na przybycie Li-2, kpt. L. zapoznaje obecnych instruktorów z miejscem wyrzucenia i lądowania.

Umieszczony na tablicy schemat lotniska pozwala na dokładną orientację.

Wyrzucenie nastąpi nad pierwszym hangarem.

Wiatr południowo - wschodni, widzialność od 4—8 km. Warunki dobre. Szczegółowe instrukcje otrzymają instruktorzy na miejscu.

Li-2 daje już znać o sobie warkotem swych silników.

Pada komenda, a my ładujemy się do „gazika", który ciężko sapiąc przewozi nas w niespełna 5 minut na miejsce startu.

Ciemna noc, choć oko wykol — nie widać nic wokoło, tylko w oddali migają na hangarach czerwone światełka. W bladym świetle reflektora widać dwa „Kukuruźniaki."

Na jednym z nich leci Szef Wyszkolenia Spadochronowego, by wypróbować maszynę, zbadać jeszcze raz warunki do skoków oraz naprowadzić pilota na kurs i ustalić miejsce zrzutu.

Czynności te nie trwają długo.

Po 10 minutach Po-2 ląduje z powrotem, błyskając nam w zadowoleniu swymi światełkami.

Sam szef jest również zadowolony. Jeszcze raz krótka odprawa instruktorów, sprawdzenie spadochronów i...

W tej chwili z szumem przejeżdża koło nas „Willis": to przybył Dowódca Szkoły.

Krótki meldunek i maszyny kołują już na start. Wnet migocące światełka na tle granatowej czerni nieba wskazują nam trasę samolotów. Wszystkie oczy zwrócone są ku górze.

Mimo ciemności rozpoznajemy sylwetki maszyn.

Kilka sekund wyczekiwania — pierwszy już wyskoczył, potem drugi...

Skoczkowie sprawdzają, czy spadochrony otworzyły się prawidłowo.

Małe kółeczka zakreślone latarką upewniają nas, że wszystko jest w porządku.

Piękny naprawdę widok — snopy światła wędrują po ziemi. Skoczkowie przygotowani do lądowania badają teren.

Lądowanie odbywa się tuż koło nas — na miejscu startu. Ostatni znak latarką do góry — jesteśmy spokojni.

Sierż. pchor. Szwedziuk uśmiecha się: to był jego 69 skok. Ten jest jego pierwszym skokiem nocnym. Pięć razy jeszcze mam możność obserwowania pojedynczych skoków z samolotu Po-2.

Wszyscy lądują szczęśliwie.

* * *

„Gazik" odwozi zadowoloną grupę do portu, gdzie następuje zmiana spadochronów, gdyż Li-2 już czeka.

Mam niezwykłą chęć zabrać się tym razem samolotem, by obserwować skoki z powietrza.

Nie bardzo chce zgodzić się na to kpt. L., zwłaszcza, że inni też coś szemrzą — nie lubią prasy, a tym samym reporterów.

Jednak „SiM" i „Skrzydlata" przełamują wszelkie lody: uzyskuję zezwolenie.



Pakuję się wraz z 15 innymi do samolotu i siadam skromnie z boku na ławeczce, by przez okienko móc wszystko obserwować.

Pilot i obserwator otrzymują wskazówki od kpt. L. Chwila wyczekiwania. Warkot silników i start.

W półmroku słabego światełka obserwuję twarze obecnych.

Gawędzą swobodnie, dowcipkują — wydaje się — nie przejmują się wcale tym, że za chwilę skoczą w ciemną pustkę nocy.

Samolot robi przepisową rundę. Rozróżniam w dole słabe zarysy budynków. Trudno ocenić wysokość, lecz rzut oka na przyrządy upewnia mnie, że znajdujemy się na wysokości 500 m.

Robimy skręt w lewo. Wśród ciemności błyszczy na dole wstęga rzeki. Przelatujemy nad rzeką. Jeszcze jeden skręt w lewo. Instruktorzy zapinają pilotki i sprawdzają szelki spadochronów.

Przez okienko dostrzegam czerwone światełka na hangarach — znaki orientacyjne.

Zbliżamy się do punktu zrzutu.

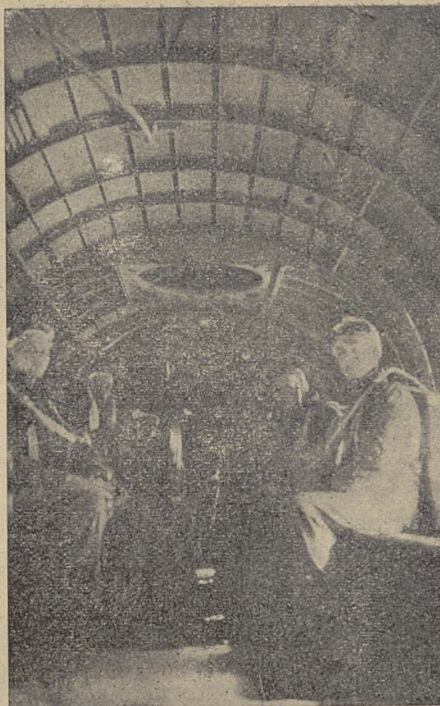
Pada komenda: „Przygotować się!"

Skoczkowie podchodzą do drzwi, przyjmują postawę do skoku. Każdy zaczepia karabinkami linkę o żelazną poręcz.

Pilot przymyka gaz.

Komenda: Skok!

Kolejno, jeden za drugim rzucają się przez otwarte drzwiczki w ciemną otchłań.



W półmroku słabego światełka obserwuje twarze obecnych...

Jako ostatni skacze Szef Wyszkolenia.

Piętnaście białych, oświetlonych latarkami czaszy odbija się wyraźnie w ciemności.

Wiatr huśta i znosi je w kierunku północnym. Małe, ruchome punkciki świetlne żarzą się z daleka niby gwiazdy. Krzyżują się promienie — wędrują po ziemi, a wkrótce cała szara połać lotniska pokrywa się białymi plamami spadochronów.

Latarki elektryczne spełniają swoje zadanie. Co chwilę dostrzegamy promień rzucony do góry — znak, że lądowanie odbyło się w zupełnym porządku.

Liczę: sześć... siedem... dziesięć!

Reszta wisi jeszcze pomiędzy niebem a ziemią.

Daje znak dwunasty... trzynasty...

Białe plamy znikają z szarej powierzchni lotniska.

W powietrzu znajduje się jeszcze jeden — ostatni.

Wiatr zniósł go bardziej w lewo — jest w niebezpiecznym położeniu, tuż nad samym hangarem.

Widzimy jak latarka kontroluje spadochron i oświetla ziemię: zauważył niebezpieczeństwo.

Próbuje ustawić się do wiatru.

Serca nam biją w przyśpieszonym tempie.

Skoczek próbuje przez zwroty zejść bardziej w prawo. Trwamy w niemym oczekiwaniu. Sekundy dłużą się.

Nareszcie! Minął hangar. Światłem daje znać, że wylądował szczęśliwie.

Miałem wrażenie w tym momencie, że lekarz i sanitariusz z ulgą odetchnęli.

Li-2 przeleciał jeszcze raz nad rzeką, zrobił rundę i wylądował.

Dowódca Szkoły w krótkich słowach podziękował uczestnikom skoków za wykonane zadanie.

Sport spadochronowy rozwija się z każdym dniem i obejmuje coraz szersze kręgi żołnierzy polskiego lotnictwa.

---

w skrócie

PIERWSZY POLSKI KLUB

lotniczy nosił szumną nazwę „Koła Awiatów". Koło to powstało w roku 1909 przy Stowarzyszeniu Techników w Warszawie i liczyło 50 członków.

UWAGA, SPADOCHRONIARZE!

Stołeczny Okręg Ligi Lotniczej urządza we wrześniu kurs spadochronowy II stopnia. Ochotnicy muszą posiadać następujące załączniki: podanie, życiorys, świadectwo moralności, świadectwo lojalności, zaświadczenie organizacji mlo-



dzieżowej, 2 fotografie, świadectwo ukończenia kursu spadochronowego I stopnia.

CHYBA NAJMŁODSZA LOTNICZKA?

Nazywa się Jacqueline Charpentier, jest Francuską, urodziła się w 1934 roku i ma już wylatane 50 godzin jako pilotka na samolotach sportowych.

ILE KOSZTUJE „MOST POWIETRZNY"

Przedstawiciel rządu angielskiego oświadczył w Parlamencie dnia 5 lipca br., że dodatkowy koszt z powodu zaopatrywania Berlina drogą powietrzną wynosi przeszło 6 000 funtów szterlingów miesięcznie, które pokrywa Wielka Brytania. Drogo płacą Anglicy za awantury swych „przyjaciół" zza oceanu...

TRZEBA UMIEĆ PATRZEĆ

Wielkie samoloty nowoczesne mają ogromną ilość zegarów na tablicy rozdzielczej pilota czy nawigatora. Czteromotorowy DC-4 posiada „tylko" 36 przyrządów do nadzoru silników i 20 zegarów i przyrządów nawigacyjnych.

NIE DO WIARY...

Francja podpisała układ lotniczy z frankistowską Hiszpanią. Na mocy tego układu samoloty frankistowskie mają prawo korzystać z lotnisk we Francji i koloniach francuskich.

Do czego może doprowadzić „plan Marshalla" i... faszystowskie rządy!

25-LECIE PIERWSZEJ LINII POCZTOWO - LOTNICZEJ

W tym roku minęło 25 lat od założenia pierwszej pocztowej linii lotniczej Moskwa — Gorkij.

SAMOLOT POMAGA W POŁOWACH

Flotylle rybackie na Oceanie Spokojnym w rejonie Władywostoku złapały w ciągu jednego dnia pod koniec lipca br. niebywałą ilość skumbrii — 600 ton. Ławice ryb były wyśledzone przez sa-



moloty, które skierowały następnie statki za pomocą radia w odpowiednie rejony Oceanu.



Samoloty ZSRR

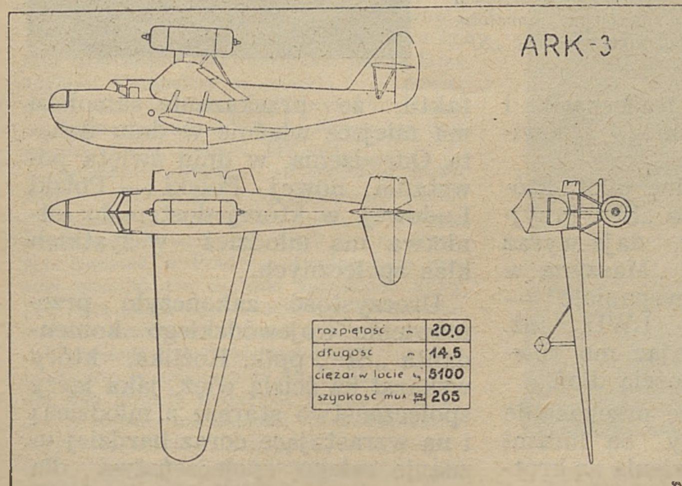
11)

ANDRZEJ SAMEK

ARK - 3

Wywiadowcza łódź latająca, przeznaczona do działań w terenach arktycznych. Konstruktorem jest Czetwierikow. Konstrukcja podobna do MBR-2.

Silniki w układzie tandem, umocowane na dźwigarach w kształcie litery N — gwiazda 9-cylindrowa chłodzona powietrzem M-25, o mocy 750 KM.



Uzbrojenie składa się z jednej wieży poruszanej mechanicznie z podwójnym karabinem maszyn. kal. 7,6 mm. W niektórych modelach w górze kadłuba znajduje się druga wieża obrotowa. Załoga 3 ludzi.

GST

Jest to wodnopłatowiec wywiadowczy, budowany w Związku Radzieckim z licencji. Samolot ten posiada duży zasięg i dobre własności w locie i na wodzie. GST różni się nieco od pierwowzoru przede wszystkim silnikami radzieckimi M-25, mocy 750 KM każdy. Silniki te zaopatrzone są w specjalne osłony z otworami z przodu ułatwiającymi loty w ciężkich arktycznych warunkach. Boczne stanowiska strzeleckie „b" usunięto, pozostawiając jedynie włazy. Zasięg w porównaniu z oryginalnym modelem znacznie się zwiększył. Konstrukcja: górnopłat całkowicie metalowy, skrzydło trójdzielne, dwudźwigarowe, dźwigary skrzynkowe. Pokrycie blachą i płótnem. Pływaki pomocnicze składane. Kadłub o dwóch redanach, całkowicie metalowy. Stateczniki metalowe, usterzenie kryte płótnem.

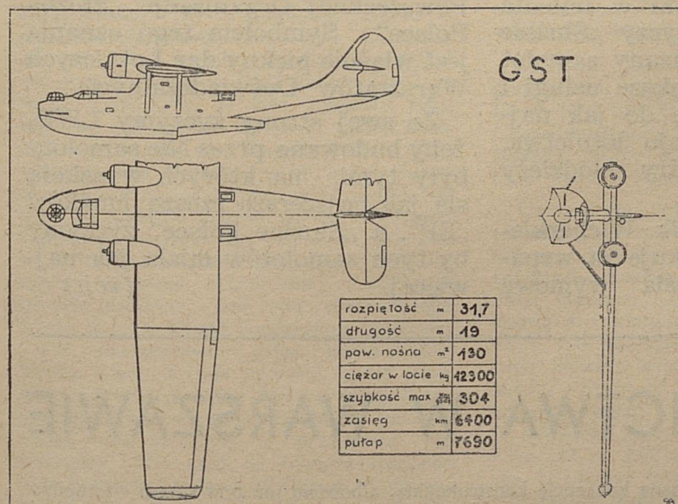
Silniki: gwiazda 9-cylindrowa chłodzona powietrzem, M-25 mocy 750 KM. Uzbrojenie składało się z wieży obrotowej z podwójnym karabinem maszynowym i z dwóch ruchomych karabinów maszynowych kal. 7,6 mm. Załoga 3—4 ludzi.

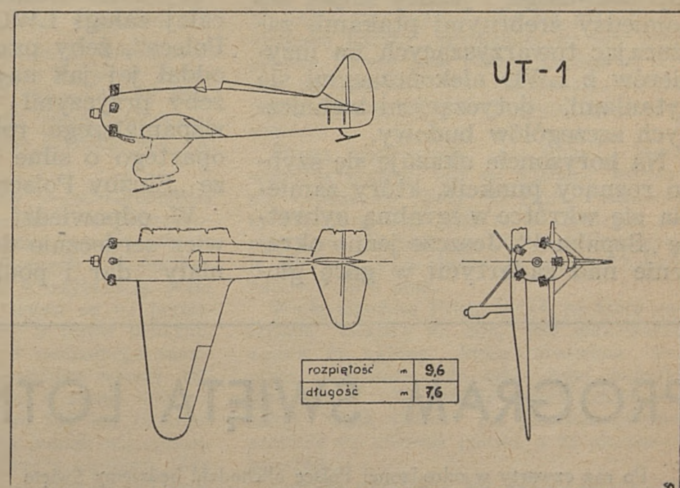
UT - 1

Samolot szkolny pochodzący z roku 1937, skonstruowany przez Jakowlewa. Jest to maszyna jednoosobowa przeznaczona do szkolenia bardziej zaawansowanych pilotów.

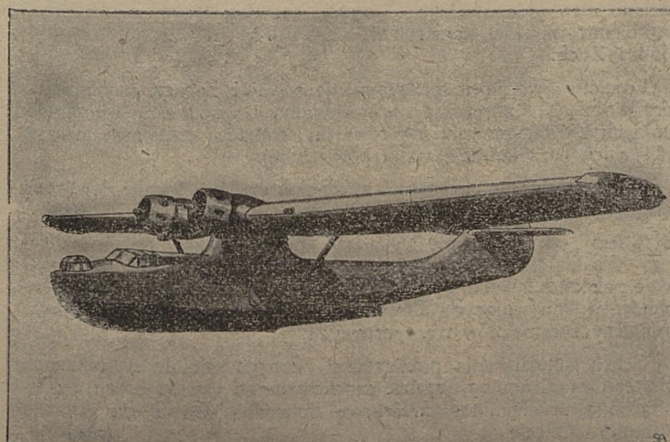
Konstrukcja: wolnonośny dolnopłat budowy mieszanej, pokrycie sklejką i płótnem. Silnik o mocy 120 KM.

Samolot ten oddawał duże usługi przy szkoleniu pilotów myśliwskich i był szeroko stosowany. Później zastąpiono go nowymi typami, z których najczęściej używany był Jak-7. *(c. d. n.)*

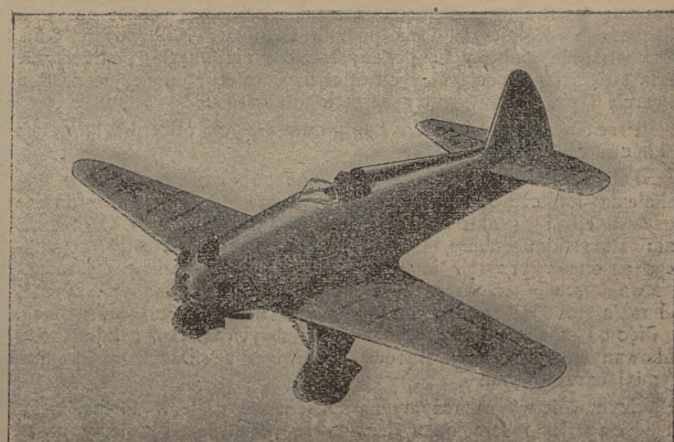




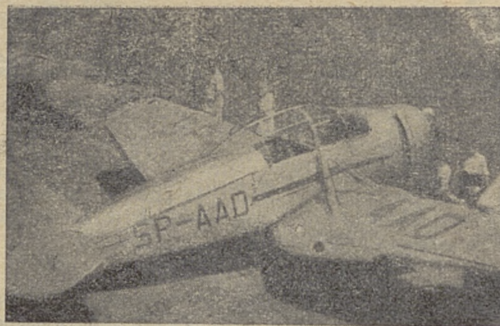
GST



UT-1



LWD
„SŁUŻBIE POLSCE"





Na zdjęciach: Z prawej — przed przekazaniem szczegółowy przegląd wyposażenia samolotu. U góry — „Szpak 4" już jako własność „SP"

W lipcu br. lotnisko LWD było świadkiem miłej i wymownej uroczystości. Lotnicze Warsztaty Doświadczalne przekazywały Powszechnej Organizacji „Służba Polsce" swój dar: samolot „Szpak-4".

Ustawione w szeregu maszyny — cały dorobek konstrukcyjny trzech lat pracy LWD — są ośrodkiem zainteresowania licznie zebranych na lotnisku grup junaków „Służby Polsce". Młode twarze przyszłych pilotów promienieją radością. Za chwilę otrzymają na własność nowy, czteroosobowy samolot, który zwycięsko przeszedł wszystkie próby — jest więc z czego się cieszyć. W oczekiwaniu na „Szpaka-4", na którym Komendant Samodzielnego Wydziału Lotniczego „SP" wystartował do lotu zapoznawczego, junacy kręcą się pomiędzy srebrnymi ptakami, zarzucając towarzyszących im inżynierów z LWD niekończącymi się pytaniami, dotyczącymi technicznych szczegółów budowy.

Na horyzoncie ukazuje się szybko rosnący punkcik, który zamienia się wkrótce w zgrabną sylwetkę „Szpaka-4". Jeszcze jedno okrążenie nad zadartymi w górę głowami w zielonych furażerkach i koła dotykają miękkiego lądowiska.

Opuszczający kabinę pilot, który właśnie z ramienia „SP" przyjmuje ten piękny dar, daje wyraz swemu zadowoleniu: „Maszyna w locie zachowuje się wspaniale" — mówi do Dyrektora LWD, inż. Sułkowskiego, ściskając mu równocześnie z wdzięcznością dłoń.

Następuje oficjalne przekazanie „Szpaka-4". Lotnicy są ludźmi czynu, toteż przemówienia są krótkie.

Dyrektor Sułkowski w imieniu całej załogi LWD życzy „Służbie Polsce", żeby przekazany samolot oddał jej jak największe usługi i żeby przyczynił się do jak najwspanialszego rozwoju lotnictwa, opartego o silne kadry młodzieży ze „Służby Polsce".

W odpowiedzi ppłk Wicherkiewicz serdecznie dziękuje za wspaniały dar i podkreśla wymowę faktu, że przekazanie samolotu ma miejsce właśnie w dniu Święta Odrodzenia, w dniu święta powstania nowej Polski — Polski Ludowej, w której dostęp do lotnictwa ma młodzież wszystkich klas społecznych.

Uroczystość zakończyło przemówienie wojewódzkiego komendanta „SP", ppłk. Koźlika, który wskazał na ścisłą więź, jaka łączy społeczeństwo starsze z młodzieżą i na wzrastające coraz bardziej uznanie całego społeczeństwa dla poczynań młodzieży w ramach Powszechnej Organizacji „Służba Polsce". Symbolem tego uznania jest właśnie piękny dar Lotniczych Warsztatów Doświadczalnych.

Ze swej strony życzymy LWD, żeby budowane przez Nie samoloty były tymi, na których wyszkolą się jak najszersze rzesze junaków „SP", a „Służbie Polsce" życzymy by tych samolotów miała jak najwięcej. *(rej.)*

PROGRAM ŚWIĘTA LOTNICTWA W WARSZAWIE

Po raz czwarty w odrodzonej Polsce obchodzić będziemy Święto Lotnictwa. W roku bieżącym Święto Lotnictwa obchodzić będziemy w dniu 5 września.

Uroczystości na terenie Warszawy zaczną się capstrzykiem w sobotę 4 września. Zrzucone zostaną z samolotu wieńce na Grób Nieznanego Żołnierza i na pomnik Lotnika. Następnego dnia, tj. 5 września, odbędą się pokazy lotnicze na Okęciu, poprzedzone mszą świętą i promocją nowych oficerów lotnictwa, po czym nastąpi otwarcie i przegląd wystawy sprzętu lotniczego.

Przemówienia i defilada nowopromowanych oficerów lotnictwa zakończą część oficjalną.

Pokazy lotnicze pomyślane są jako zobrazowanie etapów wyszkolenia lotniczego. Rozpoczęcie pokazów nastąpi po defiladzie powietrznej i skoku spadochroniarki z kwiatami. Wiadomo nam wszystkim dobrze, że według przyjętych zasad racjonalnego szkolenia przyszli lotnicy zaczynają swą karierę od modelarstwa, dlatego też po defiladzie powietrznej nastąpią pokazy modelarskie, również stopniowane według doskonałości konstrukcji. A więc od modeli prymitywnych, beleczkowych do najbardziej skomplikowanych rekordówek, modeli na uwięzi z silniczkami spalinowymi i odrzutowymi.

Szybownictwo zobaczymy na Okęciu nie tylko w postaci lotów za wyciągarką i samolotem, lecz także podziwiać będziemy naszą własną koncepcję konstrukcyjną, albowiem już tym razem wystąpimy na pokazie wyłącznie z polskim sprzętem, zbudowanym po wojnie w odrodzonej Ojczyźnie. Lotnictwo sportowe popisywać się będzie lotami grupowymi na swych Piperach. W tej części programu przewidziano niezwykłą atrakcję — wyścig samolotów sportowych przed i powojennej polskiej konstrukcji: RWD-13, RWD-21, Szpak-4, Żak-4 i Zuch.

Lotnictwo wojskowe przygotowuje również bogaty program, na który złożą się: akrobacja indywidualna i zespołowa samolotów szkolnych i treningowych, jak również akrobacja zespołowa maszyn myśliwskich oraz imitacja walki powietrznej.

Pokaz wyższego pilotażu zakończy część pokazów lotnictwa wojskowego.

Wiemy jak efektownie wypadają pokazy skoków ze spadochronem. Wiedzą też o tym organizatorzy pokazów i dlatego na zakończenie pokazów odbędą się indywidualne skoki spadochroniarzy z samolotów wykonywujących akrobację oraz masowy skok 120 spadochroniarzy z samolotów transportowych.

Celem umożliwienia publiczności licznego udziału w pokazach Komitet Organizacyjny uzyskał zapewnienie od warszawskich MZK, że zostaną uruchomione dodatkowe linie autobusowe dla dojazdu na lotnisko Okęcie. *(ma)*

NA CZYM LATAJĄ NASI KOLEDZY W CZECHOSŁOWACJI

RYSZARD WITKOWSKI

V

Sportowy samolot o szybkości maksymalnej 350 km/godz i przelotowej 300 km/godz? Jeszcze niedawno nikt by w to nie uwierzył. Wyczynów takich nie powstydziłoby się przecież wielu przedwojennych myśliwców... Lecz czasy się zmieniły. „Jeśli myśliwce latają dziś około 1 000 km/godz, muszą latać szybciej i samoloty sportowe!...“ — powiedzieli sobie inżynierowie fabryki V. Hodek w Pradze i zbudowali swój, słynny już dziś na cały świat, samolot HK-101.

„Sportowni stihacka“ — sportowy myśliwiec — nazwali go Czesi, gdy po raz pierwszy ukazał się publicznie podczas święta lotniczego 7 września 1947 r. na lotnisku Ruzynie w Pradze. Trudno było inaczej określić ten maleńki samolocik, który pod ręką pilota kpt. Kaucky'ego, demonstrował swe możliwości niczym myśliwski Jak.

Określenie „maleńki samolocik“ nie jest przesadne w odniesieniu do Hodka. Skrzydło jego posiada rozpiętość zaledwie 7,7 m, a cały samolot ma długości 5,9 m. Popularny szybowiec szkolny IS-3 „ABC“ ma rozpiętość większą, bo 9 m (długość 6 m) — komentarz jest więc zbyteczny.

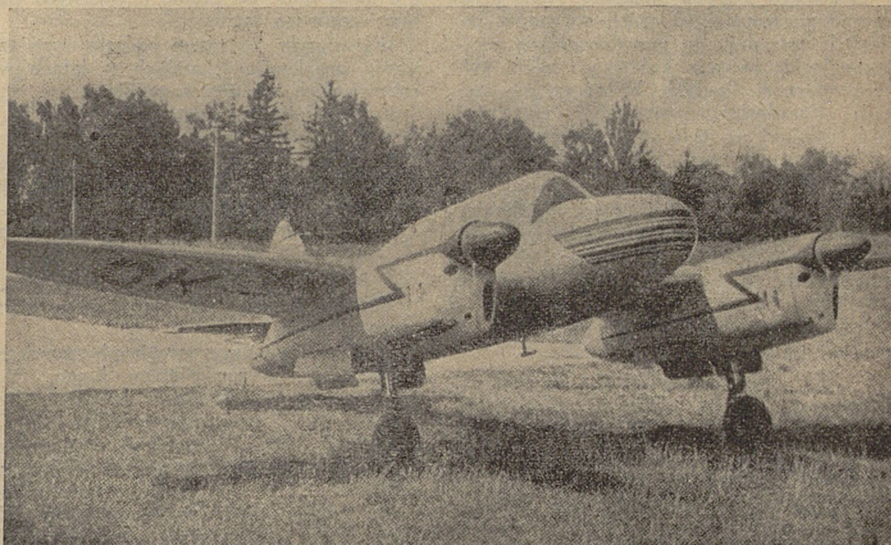
Pomimo miniaturowych wymiarów, maszynę Hodek HK-101 zaliczyć trzeba do najnowocześniejszych samolotów. Cały zbudowany jest z metalu. Kadłub konstrukcji skorupowej mieści w sobie kabinę dla 2 pilotów wyposażoną w dwa komplety przyrządów, elektryczny awiofon, radio, instalację ogrzewania itp. Dwudźwigarowe płaty niosą gondole silnikowe, w które jest chowane elektrycznie podwozie, oraz silniki Minor. We wnętrzu płatów, między silnikami i kadłubem mieszczą się zbiorniki benzynowe. Śmigła metalowe posiadają skok nastawny na ziemi. Usterzenie, również całkowicie metalowe, jest typu pojedynczego, wyposażone w klapki wyważające (trimmer).

Cel, jaki postawili sobie konstruktorzy Hodka z inż. Krizem na czele, został osiągnięty. Prototyp ważąc 840 kg osiągnął bez przeszkód przewidzianą szybkość maksymalną 350 km/godz i przelotową 300 km godz. Nie miał on również trudności w osiągnięciu pułapu 7 400 m i zasięgu 1 000 km. Wyczynów tych niestety nie można porównać do wyczynów żadnego innego samolotu, gdyż podobnych samolotów na świecie... nie ma!

Skoro wspomniano już o fabryce Hodek, nie od rzeczy będzie podać, że nie jest to wcale wytwórnia samolotów. W fabryce tej wyrabiane są jedynie przyrządy pokładowe do samolotów i szybowców, jak również przyrządy samochodowe.

* * *

Najstarszym typem samolotu, jaki do dziś jeszcze stanowi poważną pozycję w taborze lotnictwa CSR, jest tzw. „Bejbina“ — dwumiejscowa Praga E-114. Samolot ten liczy już sobie przeszło 10 lat życia, co jak na konstrukcje lotniczą stanowi bardzo wiele. Mimo to zalety jego są oceniane wysoko w kraju i za granicą. Przyczynia się do tego zdobycie przez niego licznych międzynarodowych rekordów, jak np. rekordu przelotu na trasie Praga — Moskwa dn. 30.4.36 oraz Anglia — Capetown 6—23.5.36, czy rekordu szybkości na trasie 1 000 km.



Hodek HK 101

„Bejbina“ jest wolnonośnym drewnianym górnopłatem wyposażonym w silnik Praga D 60 KM lub Walter Mikron III 65 KM. Charakterystyczne są dla niego dość pękate kształty, niskie podwozie i gruby płat. W locie waży 550 kg.

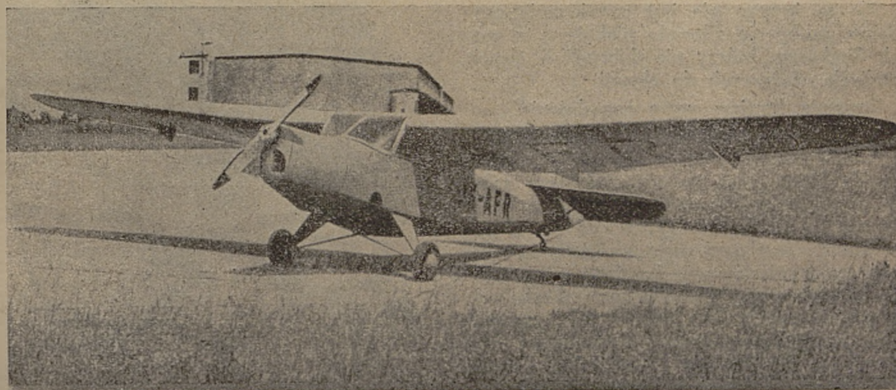
Uznanie dla „Air Baby“ — od zdrobnienia tej angielskiej nazwy pochodzi używana potocznie „Bejbina“ — ma swe źródło w świetnych własnościach lotnych i ekonomiczności samolotu. Lecąc z szybkością przelotową 165 km/godz zużywa on na przelecenie 100 km zaledwie 9 litrów benzyny, czyli niewiele więcej od normalnego samochodu. Szybkość maksymalna wynosi 180 km godz, pułap 4 200 m, a zasięg 650 km (z silnikiem Mikron) lub 550 km (z silnikiem „D“). Nie to jest jednak najważniejsze, że „Baby“ lata dobrze z silnikiem. Gdy zostanie on wyłączony — samolot ten staje się zupełnie niezłym szybowcem, na którym, przy odpowiednich warunkach, można latać na żaglu czy termice. Że nie jest to „reklamową kaczką“ przekonało się już wielu pilotów, którzy mieli okazję, siedząc za sterem tej maszyny, po zatrzymaniu silnika przez dłuższy czas utrzymywać się w powietrzu.

Drugą właściwością „Air Baby“, która wzbudza podziw, jest jej zdolność holowania szybowców (przy 60 KM!). Zdolność ta demonstrowana była m. in. podczas wizyty dwu „Bejbin“ we Francji i Szwajcarii w 1947 r., gdzie holowały one szybowiec Moswey III i inne.

Wadą samolotu Praga E-114, na którą narzekają latający na nim, jest niewygodne wejście do kabiny, która otwierana jest przez odchylanie do tyłu całej owiewki (patrz foto). W kabinie siedzą członkowie załogi obok siebie. Za głowami pilotów znajduje się zbiornik paliwa, a za plecami— bagażnik.

Samolot wyrabiany jest przez zakłady lotnicze w Karlinie pod Pragą. *(c. d. n.)*

Praga E 114 „Air Baby“



O LOTACH WYSOKOŚCIOWYCH

dr FERR

III

O ile ktoś z grona Simkarzy zdołał przeczytać pierwszą część moich wywodów, podanych uprzednio, to prawdopodobnie przypomni sobie jedno z końcowych zdań, które powtarzam dla tych, którzy go nie czytali: „Zasadniczym warunkiem, który musi być spełniony w locie stratosferycznym jest problem zapewnienia załodze dostatecznej ilości tlenu".

Jak wynika z drugiej części moich rozważań, „Zapewnienie dostatecznej ilości tlenu" oznacza również utrzymanie ciśnienia cząsteczkowego tlenu na odpowiedniej wysokości.

Zagadnienie to może być rozwiązane w dwojaki sposób:

1) albo drogą zwiększenia procentowej zawartości tlenu w powietrzu wdychanym, co jest równoznaczne z korzystaniem z aparatów tlenowych,

2) albo drogą wytworzenia we wnętrzu stratostatu dostatecznie wysokiego ciśnienia atmosferycznego bez zwiększania we wdychanym powietrzu procentowej zawartości tlenu; ten sposób równoznaczny jest z kabiną hermetyczną lub ze skafandrem, jak na pewno wszyscy moi Czytelnicy się domyślili.

Obie wymienione drogi są dobre, obie są używane i obie stosowane są w niezliczonych kombinacjach.

W kabinach hermetycznych czyli, jak je również nazywamy, w zamkniętych kabinach samolotów udaje się utrzymać nawet na dużych wysokościach ciśnienie atmosferyczne zbliżone do normalnego, a wynoszące od 600 do 700 mm słupa rtęci. To osiągnięcie pozwoliło nawet konstruktorom lotniczym o poetyckich duszach stworzyć nazwę „mikroklimatu". A poetyckich dlatego, że „mikroklimat" nasuwa nam w wyobraźni pojęcie czegoś niezmiernie drobnego, co unosząc się w bezmiarze oceanu powietrznego nawodzi wspomnienie przyjemnego, starego, choć czasem złośliwego, klimatu ziemskiego.

Udaje się również utrzymać ciśnienie atmosferyczne czy to w skafandrze powietrznym, czy to w zamkniętej, hermetycznej kabinie na wysokości 268 mm słupa rtęci, a powiększyć jednocześnie ciśnienie cząsteczkowe tlenu przez zwiększenie jego zawartości w kabinie zamkniętej lub w skafandrze.

Ale to jeszcze nie jest rozwiązanie problemu, jakby się zdawało niektórym z moich Simkarzy, którzy nie dobrnęli w swych studiach naukowych do chemii.

Powstaje bowiem nowe zagadnienie.

W ciasnych, „hermetycznie zamkniętych" kabinach stratostatów, w których przebywa zwykle kilku ludzi stanowiących jego załogę, powietrze znajdujące się wewnątrz kabiny nasyca się bardzo szybko wydychaną parą wodną. Trzeba, abyśmy pamiętali, że człowiek rzeczywiście wydycha dużo pary wodnej, co łatwo sprawdzić w zimie, kiedy parę wodną wyraźnie widać w mroźnym powietrzu. Z drugiej strony powietrze to równie łatwo nasyca się dwutlenkiem węgla stanowiącym również produkt wydychania, którego stężenie w zamkniętym pomieszczeniu może dojść do granic toksycznych (niebezpieczeństwo zatrucia).

Wytworzyły się zatem podczas rozwiązywania problemów lekarskich w lotach wysokościowych już trzy zagadnienia:

1. uzupełnianie zapasu tlenu,
2. usuwanie nadmiaru pary wodnej,
3. usuwanie nadmiaru dwutlenku węgla.

Zagadnienia te mogą być rozwiązywane zasadniczo dwoma sposobami:

1. albo drogą tzw. „regeneracji powietrza,
2. albo drogą odpowiedniej wentylacji.

Zacznijmy więc od rozpatrzenia pierwszego sposobu.

W aparatach regeneracyjnych powietrze porusza się w zamkniętym kręgu, przy czym powietrze wydychane, bogate w dwutlenek węgla i parę wodną (CO_2 i H_2O), przechodzi ponad pochłaniaczami, gdzie uwalnia się od swej zawartości albo w zupełności, jak to się dzieje z dwutlenkiem węgla, albo częściowo — w przypadku pary wodnej (którą moja wnuczka nazywa „wilgocia"). Po uwolnieniu się od tych zbędnych składników wzbogaca się tlen.

W następstwie tych procesów w kabinie hermetycznej pojawia się nowe powietrze, zdatne do oddychania, bogate w tlen, a posiadające niewielką wilgotność.

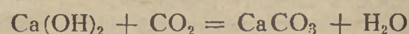
System ten izoluje zupełnie kabinę hermetyczną od otaczającej go atmosfery.

Ruch powietrza w kabinie hermetycznej odbywa się przy pomocy urządzenia wentylacyjno-motorowego, przy czym podkreślić należy, że współczesne urządzenia wentylacyjno-motorowe mogą zabezpieczyć nieograniczona wielkość podaży powietrza przez pochłaniacze.

Jako pochłaniaczy dwutlenku węgla i wilgoci (pary wodnej) używa się różnych środków. Dla pochłaniania dwutlenku węgla najczęściej stosuje się żrące ługi w postaci ziaren, a dla pochłaniania pary wodnej — chlorek wapnia i różnorodne gele (gel krzemowy lub temu podobne).



Ażeby dobić najmłodszych Simkarzy i obrzydzić im czytanie takiego nudnego artykułu, przytaczam poniżej wzory chemiczne, ilustrujące pochłanianie dwutlenku węgla:



$$Ca(OH)_2 + CO_2 = CaCO_3 + H_2O$$



$$2NaOH + CO_2 = Na_2CO_3 + H_2O.$$

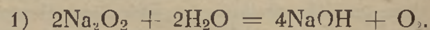
Braki w powietrzu kabiny uzupełnia się z balonów, zawierających stężony do 150 atmosfer tlen albo z naczyń z ciekłym tlenem. Współczesne urządzenia wstrzykujące dają na 1 litr tlenu do 25 litrów powietrza regenerowanego. Specjalne przyrządy pozwalają bardzo dokładnie dozować dopływ tlenu.

Średnio podaje się do 0,5 litra gazowego tlenu na minutę na 1 członka załogi.

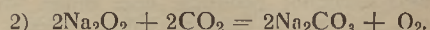
Od dawna również znane są środki pochłaniające dwutlenek węgla i wilgoć, a wydzielające w następstwie zachodzącej chemicznej raakcji tlen. Ułatwiają one znacznie regenerację.

Do środków tych należą nadtlenki metali zasadowych. a z gotowych preparatów znany jest „Oksylit".

Poniżej podaję przebieg reakcji chemicznych w tych przypadkach (wyobrażając sobie z góry jak będzie mnie błogosławił zecer i korektor):



1) $2Na_2O_2 + 2H_2O = 4NaOH + O_2$.



2) $2Na_2O_2 + 2CO_2 = 2Na_2CO_3 + O_2$.

Powyższe wywody ilustrują pracę aparatów regenerujących.

Rozwiązanie opisanych na wstępie zagadnień drogą wentylacji oparte jest na stałej zamianie zużytego przez załogę powietrza (które wyrzucane zostaje na zewnątrz) na powietrze świeże z zewnątrz kabiny, które zostaje ściśnione do gęstości powietrza naziemnego specjalnym kompresorem (czyli „ściskaczem" — jak mówi wnuczka), albo też kompresorem samego silnika.

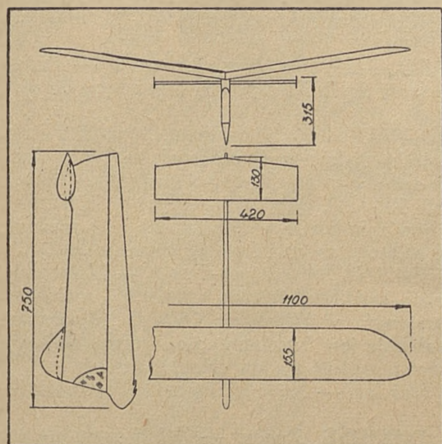
Sposób ten oparty jest na znanym już nam z poprzednich wywodów fakcie, że na wysokościach do 19 000 m powietrze atmosferyczne posiada prawie ten sam procentowy skład gazów w nim zawartych, jaki istnieje przy ziemi, tj. 20,9% tlenu, 0,03% dwutlenku węgla, 79% azotu i niewielką ilość gazów obojętnych (szlachetnych).

Dzięki pracy kompresorów cząstkowe ciśnienie tlenu w rozrzedzonym powietrzu atmosferycznym, otaczającym kabinę na dużych wysokościach zostaje doprowadzone do wielkości ziemskiego ciśnienia cząstkowego lub do ciśnienia zbliżonego do niego.

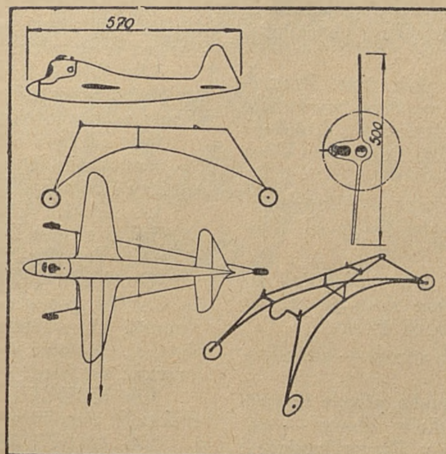
Ten sposób najczęściej stosowany jest w obecnych zagranicznych hermetycznych kabinach pasażerskich.

Dla Simkarzy, którzy nie lubią zagranicznych, obcych wyrazów w polskim języku, śpieszę wyjaśnić w zakończeniu dzisiejszego odcinka, że „kompresor" posiada bardzo ładną polską nazwę, a mianowicie „sprężarka powietrzna". (c.d.n.)

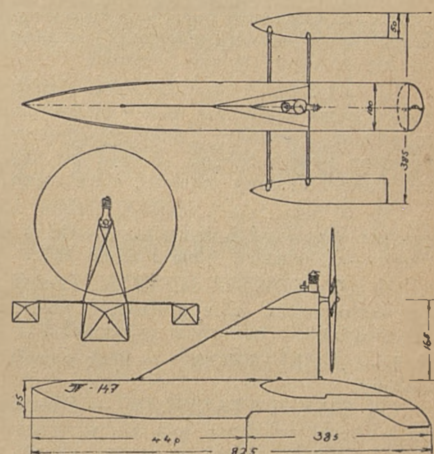
CO BUDUJĄ NASI MODELARZE?



Rys. 1



Rys. 2



Rys. 3

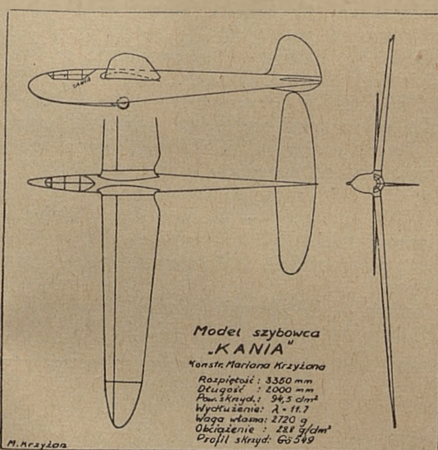
Otrzymujemy setki listów od naszych Czytelników z zapytaniami: co budują nasi modelarze? Na pytanie to nie łatwo odpowiedzieć, tym bardziej że większość modelarzy niezbyt chętnie przesyła rysunki swoich modeli, nawet na specjalne zamówienie!

Dlatego dzisiaj po zebraniu materiału prawie z całego roku, możemy przedstawić tylko kilka modeli godnych uwagi, a niżej wymienionym modelarzom podziękować serdecznie za współpracę.

Prace instr. Jana Tomaszewskiego — Poznań

Ci co znają Tomaszewskiego, twierdzą, że można go nazwać „przodownikiem pracy" w małym lotnictwie. Na warszawskim kursie ZWM-u potrafił wykończyć nowy model w ciągu jednego dnia. Na wspomnianym kursie wykonał dwa ciekawe modele, których szkice zamieszczamy poniżej.

Na rys. 1 widzimy szybowiec eksperymentalny „Chorągiewka". Model zasadniczo z przeznaczeniem na zbocze służył do doświadczalnych startów na holu. Na rys. 2. szybkościowy model na uwięzi z odrzucanym po starcie podwoziem. Model ten wykonany całkowicie z drzewa (drążony kadłub i pełnościenne skrzydła) jest wyposażony w najnowszy silnik Gadomskiego. Oprócz modeli latających zbudował ostatnio Tomaszewski, który jest instr. modelarni ZMP w Poznaniu, model ślizgowca. Oto główne dane. Długość 825 mm, wysokość 400 mm, ciężar 980 gramów, szybkość około 23 km/godz.



Marian Krzyżan z modelem red.-lat. Piper



Wyczynowy model szybowca „Kania" konstrukcji Mariana Krzyżana — Szczecin

Model szybowca „Kania" brał udział w ogólnopolskich zawodach w Kobylnicy w r. 1947 i, mimo iż nie zdobył wówczas żadnej nagrody, reprodukujemy jego sylwetkę ze względu na oryginalność konstrukcji.

Szybowiec ten odznacza się przede wszystkim wielkimi rozmiarami, jak również zgrabną sylwetką. Ostatnio w Szczecinie wykonał lot trwający 2 min. 54 sek.

Co najciekawsze i godne podkreślenia, to fakt, że konstruktor Marian Krzyżan opracowuje dalszą wersję „Kani". Nowy szybowiec będzie miał nieco mniejsze obciążenie jednostkowe oraz stateczniki zmienione z normalnych na „motylkowe".

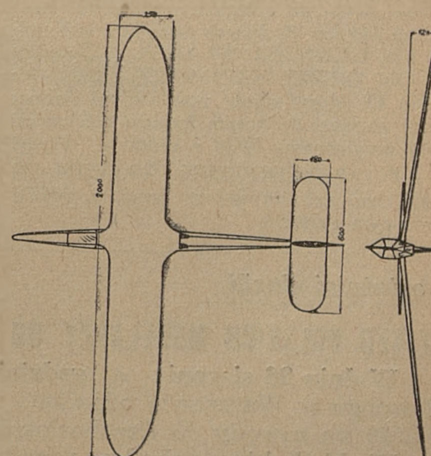
Można jeszcze dodać, że „Kania" wykonywała w Kobylnicy piękne loty, o małej szybkości opadania.

Konstrukcje wyłącznie z materiałów krajowych. Płaty dzielone.

Kazimierz Strycharski — Chrzanów

Jest starym zawodnikiem i modelarzem. Kto nie wierzy — niech zajrzy do „Młodego Lotnika" z 1926 roku, a nazwisko jego znajdzie na pierwszych miejscach. Zamieszczony model szybowca TST-47 skonstruowany został w 1947 roku i uzyskał na zawodach ogólnokrajowych w Kobylnicy III miejsce. Rozpiętość 2 000 mm, długość 1 500 mm, powierzchnia nośna 48 dcm², obciążenie 15 g dcm². Materiały krajowe: sosna, topola i olcha.





Model szybowca TST-47

Sądzić należy, że kilka prac zamieszczonych powyżej zachęci i innych modelarzy do nadsyłania rysunków i opisów wykonanych modeli, jak również urządzeń pomocniczych wchodzących w zakres prac małego lotnictwa.

P. E.

POCZTA LOTNICZA

Ob. ZYGADLEWICZ JANUSZ, *Welnica, pow. Gniezno* — Nadesłane rysunki nienajgorsze, niepotrzebnie tylko pokreślone. Radzimy pracować w tym kierunku.

Ob. KOSTYRA AUGUSTYN, *Łaziska Średnie, pow. Pszczyna* — Zamiar budowania modeli latających we własnym warsztacie pochwalamy. Polecamy „Szkoły Modelarstwa Lotniczego", drukowaną już na łamach SiM-u. Znajdziecie tam różne potrzebne Wam wiadomości. Prosimy przejrzeć stare roczniki.

Ob. MISIECZYK HENRYK, *Dęblin, j. w. 3186* — Wspomniane przez Was książki możecie zamówić w Głównej Księgarni Wojskowej — Warszawa, Aleja I Armii WP.

Ob. ZAJKOWSKI HENRYK, *Poniklica, pow. Białystok* — Z wykształceniem, jakie posiadacie, macie szanse dostania się na kurs mechaników lotniczych w ramach PO „Służba Polsce".

IŁ-2 „ORLI SZPON" — Brak nazwiska i adresu — nie odpowiadamy.

Ob. STOCH STANISŁAW — Słusznie, nauka przede wszystkim. Projekt założenia koła LL w Waszej szkole dobry — zabierzcie się tylko żwawo do pracy. Uwagi co do „Poczty lotniczej" zupełnie słuszne, nie wszyscy jednak nasi czytelnicy myślą tak jak Wy. W sprawie foto-gazetek LL prosimy zwrócić się do Zarządu Głównego LL — Wydział Propagandy, W-wa, ul. Nowogrodzka 49. Czekamy na nowych prenumeratorów. Za miłe słowa dziękujemy.

Ob. ob. ZMARZŁA MICHAŁ, *Nisko n. Sanem*, MURAWSKI ZENON, *Białystok* — Niestety w tym roku na szkolenie lotnicze jest już za późno. Czytajcie pilnie SiM, aby w przyszłym roku nie spóźnić się ze złożeniem podania na kurs. Terminy podamy w odpowiednim czasie.

Ob. BURZYŃSKI HENRYK, *Siedlce* — Napiszcie do Dowództwa Lotnictwa list z prośbą o wyjaśnienie.

Ob. LIĆWINKO ALFRED, *Brzozowa, pow. Białystok* — Koło LL możecie założyć sami (patrz SiM Nr 17—18 z ub. r.). O pomoc zwróćcie się do Wojewódzkiego Okręgu LL w Białymstoku, ul. Kościelna 7.

Ob MIKOŁAJCZYK JÓZEF, *Sędzisłów, pow. Kamienna Góra* — 1. Książkę „Teoria lotu" można zamówić w Głównej Księgarni Wojskowej w Warszawie, Aleja I Armii WP. 2. Plany modeli szybowców jak „Mucha" i „Rekin" są wyczerpane. 3—4. Cennik materiałów modelarskich CSMM był w n-rze 24 SiM-u z ub. roku. 5. Książka „Modele latające" — Mikłaszewskiego jeszcze nie wyszła z druku. 6. Atlantyk przeleciał Stanisław Skarżyński na samolocie turystycznym (z północnej Afryki do Południowej Ameryki). 7. Rekord światowy lotu szybowcowego na odległość posiada O. Klepikowa (ZSRR) — wynosi on 749 km. 8. Adresu modelarni w Kamiennej Górze nie znamy.

Ob. UCHNAST WŁADEK, *z Myszkowa* — Dziękujemy.

Ob GIERSZ KAZIMIERZ, *Mińsk Mazowiecki* — Po skończeniu IX klasy szkoły podstawowej nowego typu będziecie mogli zostać przyjęci do liceum lotniczo-mechanicznego. Do grona przyjaciół przyjmujemy Was z radością. Przesyłamy pozdrowienia.

Ob. PRZYCHODZIEŃ WŁADYSŁAW, *Lublin* — Najpierw trzeba nauczyć się dobrze latać, a później... ewentualnie myśleć o własnym sprzęcie.

Ob. STANKIEWICZ STANISŁAW, *Marki* — List Wasz przesłaliśmy do Samodzielnego Wydziału Lotniczego PO „Służba Polsce", skąd otrzymacie odpowiedź.

Ob. LIPIŃSKI JAN, *Poznań j. w. 1462* — Nadesłane prace niezłe. Wiersze trochę patetyczne — trzeba jeszcze popracować nad ich formą, przy tym czytać dużo utworów współczesnych poetów. „Lotnictwo" — zatrzymujemy w tece — przy okazji wykorzystamy.

Ob. SEMBRAT ALEKSANDER, *Mszanka, p-ta Gorlice* — Choroba, którą przeszliście, nie jest przeszkodą do latania. Na szkolenie będziecie mogli pójść w przyszłym roku. Świadectwo ukończenia teoretycznego kursu szybowcowego z tego roku ważne będzie również w przyszłym.

Ob. PACA RYSZARD, *Teklinowo, pow. Radomsko* — Radzimy złożyć jeszcze raz podanie do RKU z prośbą o przyjęcie do wojskowej szkoły lotniczej.

Ob. ZBYTNIEWSKI TADEUSZ, *Trzebiatów, pow. Gryfice* — Po ukończeniu jedenastolatki będzie można dostać się na wydział lotniczy Politechniki, tak samo jak dotychczas po ukończeniu liceum.

Ob. MALINOWSKI ZDZISŁAW, *Gryfice, woj. Szczecin* — Artykuł o silniku lotniczym znajdziecie w 31, 32, 33 i 34 numerze SiM-u. Wysyłkę „Skrzydlatej" załatwiliśmy w administracji.

Ob. KUBACKI ZYGMUNT, *Warszawa-Praga* — Naturalnie, że CSMM posiada oprócz cenników jeszcze „jakieś" materiały. Znaczki LL możecie otrzymać w Waszym Okręgu Wojewódzkim LL. Latanie w aeroklubie jest bezpłatne, ale... trzeba najpierw nauczyć się latać, a później zapisać się na członka aeroklubu.

Ob. KUDZIEL A., *Wrocław* — Nowe plany modeli rysujemy — czekajcie cierpliwie.

Ob. OLSZEWSKI DARIUSZ, *Radom* — Jeżeli mamusia nie pozwala śmiecić w mieszkaniu, gdy budujecie modele, to jest na to rada — sprzątać po pracy samemu, a nie czekać na mamusię. Prawda?

Ob. CUDNOWSKI EDMUND, *Barszcze, pow. Grajewo* — Piszecie: ...„Dzięki waszemu trudowi znajduję się już na drabinie lotniczej — wspinam się do góry. „SiM" daje mi siłę i „SiM" mnie prowadzi. Czytam ten cenny tygodnik od czasu narodzin jego pierwszych numerów... „SiM" jest najciekawszym moim czasopismem — ono swą mocą rozszerzało mi horyzont lotniczy..." Słowa uznania naszych Czytelników są dla nas najlepszą nagrodą. Życzymy Wam w pracy dla lotnictwa powodzenia. Sądzimy, że dzięki zapałowi jaki posiadacie potraficie ożywić życie lotnicze w Waszym miasteczku. Zakładajcie koła LL — w szkołach, fabrykach — wszędzie gdzie tylko będzie można. Wszystkie listy naszych Czytelników czytamy z przyjemnością i chętnie na nie odpowiadamy. Piszcie do nas częściej. Przesyłamy pozdrowienia.

Ob PIETRZYK CZESŁAW, *Łódź* — Radzimy w przyszłym roku pójść na kurs szybowcowy w ramach PO „Służba Polsce". Terminy składania podań podamy w odpowiednim czasie.

Ob. SZYMAŃSKI JAN, *Krotoszyn* — Wspomniane przez Was czasopisma otrzymacie w kioskach „Czytelnika". Planu redukcyjnego samolotu Bloch 161 na razie nie posiadamy.

Ob. MATUSYK CZESŁAW, *Bytom* — Interweniujcie w Waszej Powiatowej Komendzie PO „Służba Polsce".

Ob. WILCZYŃSKI ZBIGNIEW, *Mroczkowice, p-ta Mirsk* — O badaniu ostrości wzroku był artykuł w SiM-ie. Prosimy przejrzeć poprzednie numery. Działu rozrywek nie wprowadzimy. W cenie kompletu materiałów modelarskich zorientuje Was cennik CSMM, który był zamieszczony w 28 (108) n-rze SiM-u z br.

Ob. CHOJNACKI JAN. *Gniezno* — W samolotach ciężkich znajduje się oprócz nawigatora także radiotelegrafista. W samolotach lekkich nawigator jest równocześnie radiotelegrafistą. Zależy to zresztą od typu samolotu.

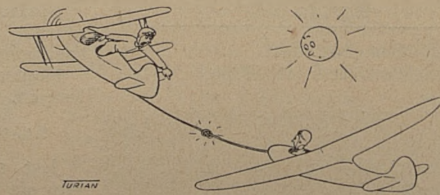
Ob. GIKWICZ J., *Radom* — W sprawie książki „Modele Latające" patrz „Kronika Małego Lotnictwa" SiM — 34 z br.

Z ostatniej chwili

WYJAZD POLSKICH MODELARZY DO CZECHOSŁOWACJI

W dniu 26 sierpnia o godzinie 23.25 z Dworca Głównego w Warszawie odjechała polska ekipa modelarzy na zawody do Czechosłowacji.

W skład ekipy wchodzą: przedstawiciel Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej mjr. Janusz Przymanowski. Przedstawiciel Ligi Lotniczej Jerzy Hejduk i modelarze: instr. Seweryn Wosik z Łodzi, instr. Władysław Niestoj z Kielc, Tadeusz Pelczarski z Rzeszowa i Eugeniusz Wielgoszewski z Gdańska.



Przyznaj się, że za moimi plecami kręciłeś „pętlę"!

Red. Naczelny: JANUSZ PRZYMANOWSKI, mjr Red. Odpowiedzialny: ALFRED WINDHOLZ, mjr

WYDAJE: „Prasa Wojskowa" przy współudziale Ligi Lotniczej. Adres Redakcji: Warszawa 5, ul. Krakowskie Przedmieście 11/4. Tel.: 88 350, wewn. 02. Adres Kolportażu: W-wa, Aleje Jerozolimskie Nr 55 (Gmach WIG).

WARUNKI PRENUMERATY: miesięcznie 55 zł; kwartalnie — 150 zł, półrocznie 280 zł; rocznie 520 zł; ULGOWA PRENUMERATA dla jednostek WP, organizacji sportu lotniczego itp. kwartalnie — 125 zł; półrocznie — 230 zł; rocznie — 420 zł. Wpłacać czekami na konto PKO: 1-978, właśc. Wyd. Czasopism Lotn. Warszawa.

Nr 1022 Druk. Zakł. Graf. „Prasa Wojsk." Nr 2, Warszawa, ul. Grochowska 194. Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem. — B - 57607

W Cena 15 zł